

SERVICE
RISQUES ET
SECURITE

Sécurité
Routière et
Déplacements

Septembre 2013

Saint-Lô

Étude d'accidentologie 2008-2012



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA MANCHE

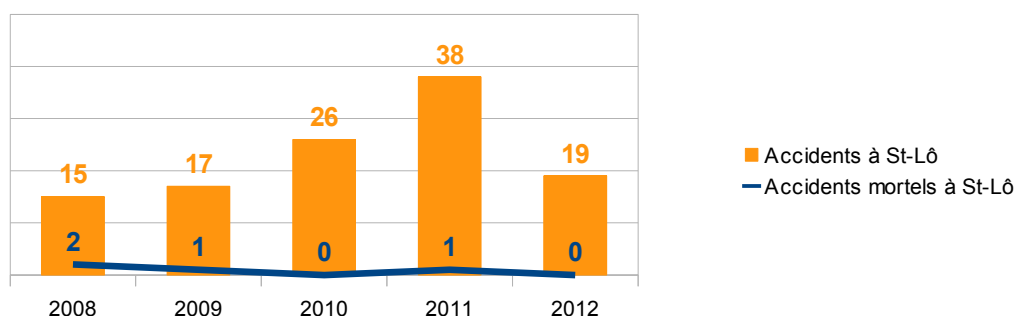
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Manche

1. DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE 2008-2012

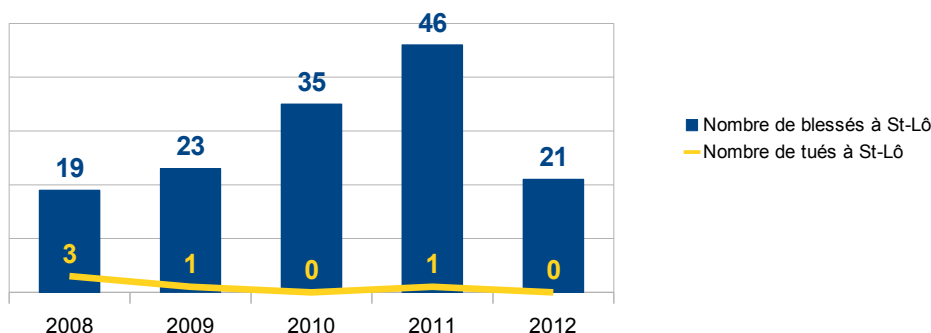
1.1 LES DONNÉES CHIFFRÉES

Le tableau ci-dessous (et les graphiques associés) reprend l'ensemble des données accidents-tués-blessés entre 2008 et 2012 sur le territoire de la ville de Saint-Lô et dans le département de la Manche.

	Accidents à St-Lô	Accidents Manche	Accidents mortels à St-Lô	Accidents mortels Manche	Nombre de blessés à St-Lô	Nombre de blessés Manche	Nombre de tués à St-Lô	Nombre de tués Manche
2008	15	495	2	47	19	678	3	49
2009	17	501	1	34	23	657	1	35
2010	26	496	0	44	35	656	0	46
2011	38	526	1	35	46	678	1	37
2012	19	467	0	34	21	636	0	36
Total 2008-2012	115	2485	4	194	144	3305	5	203



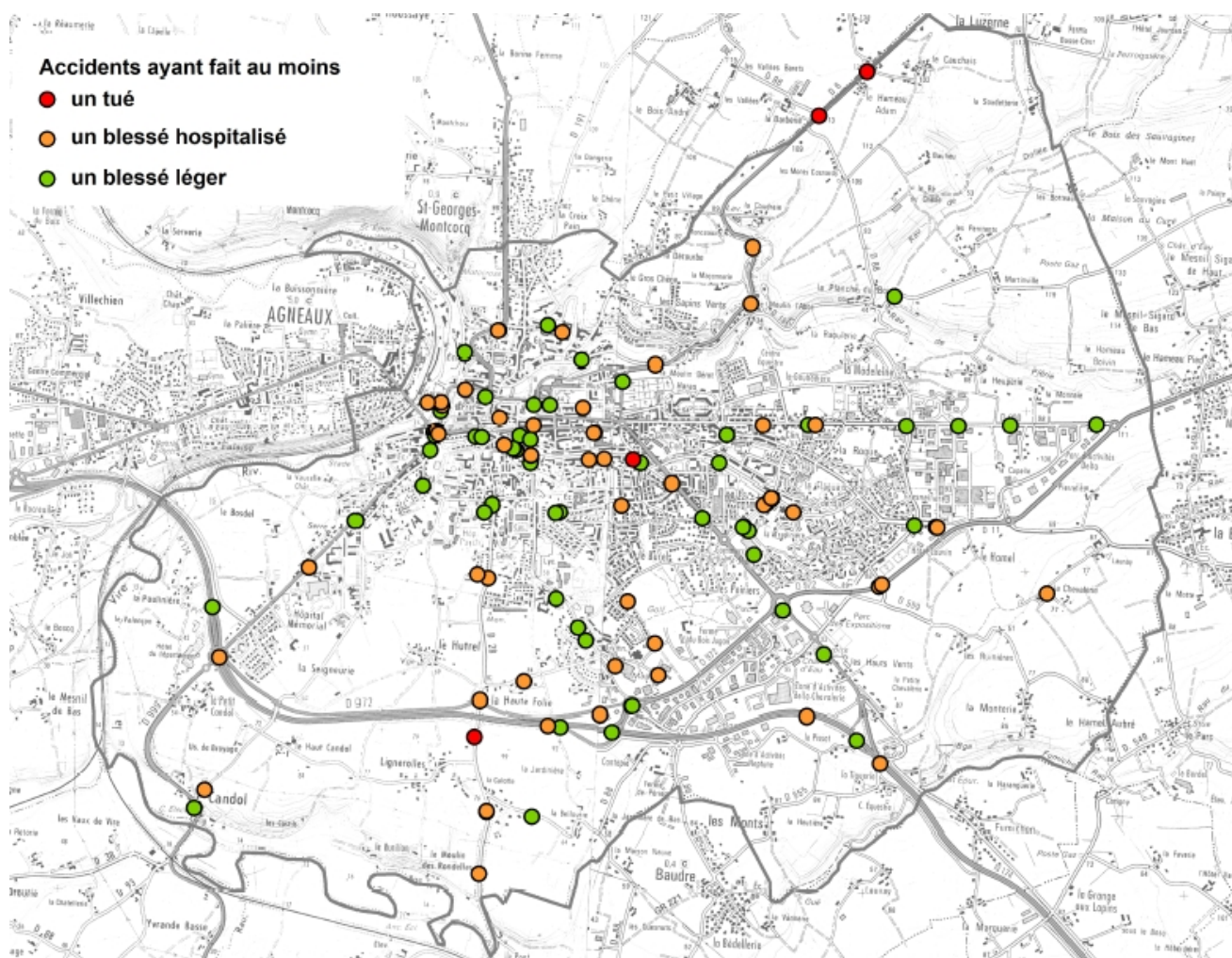
Le nombre d'accidents annuel est très fluctuant sur la période d'étude, avec une moyenne de 23 accidents par an, mais avec une année 2011 très marquée avec 38 accidents. Le nombre d'accidents mortels est faible. L'accidentologie de la ville de Saint-Lô représente 5% de l'accidentologie du département de la Manche.



La courbe du nombre de blessés suit logiquement celle des accidents, avec là aussi une hausse en 2010, puis une nouvelle augmentation en 2011, avant une nette baisse en 2012.

Sur la période 2008-2012, l'accidentologie a fortement augmenté en 2010, puis en 2011 pour baisser très nettement en 2012.

1.2 LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE



Les accidents sur Saint-Lô sont répartis sur une grande partie du territoire de la commune, avec une concentration un peu plus importante dans le centre-ville.

Sur l'ensemble de la commune, cinq voies ont enregistré au moins 6 accidents entre 2008 et 2012, données reprises dans le tableau ci-dessous :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels
RD974	10	0
RN174	8	0
RD28	8	1
RD900	8	0
RD6	6	2

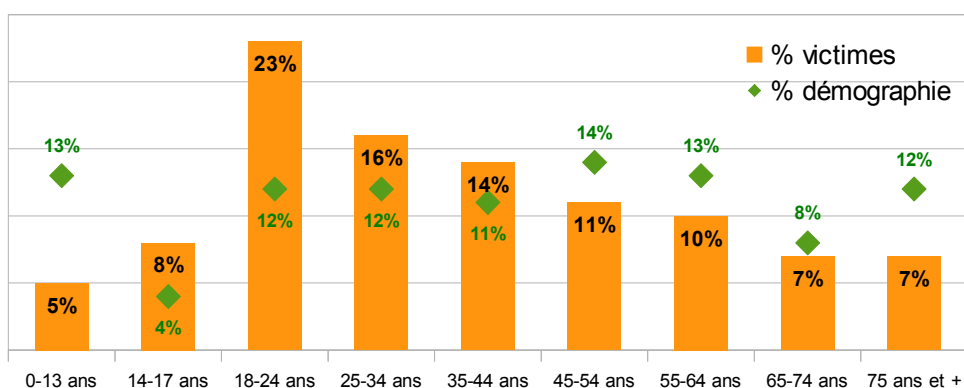
Parmi ces cinq voies, seule la RD 28 présente une zone d'accumulation d'accidents dans sa partie hors agglomération. C'est aussi la voie qui présente la plus forte gravité avec la RD6.

Les accidents se produisent majoritairement dans le centre-ville de Saint-Lô, mais les accidents graves surviennent majoritairement dans les zones hors agglomération.

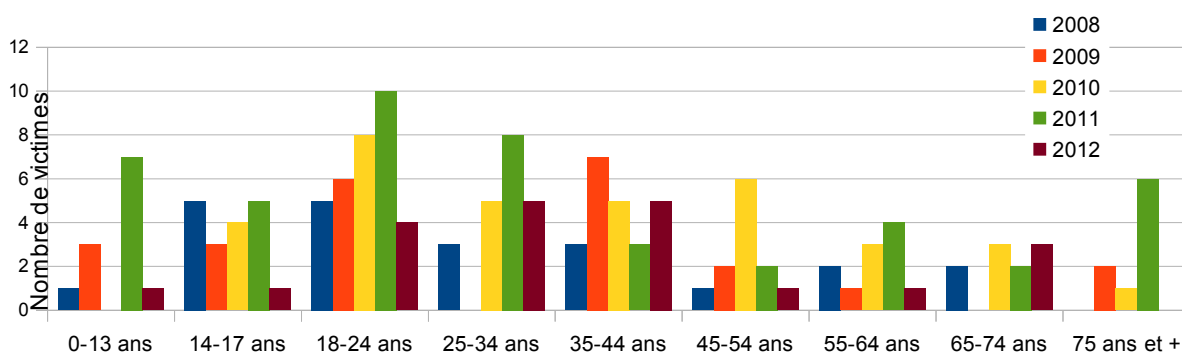
2. ANALYSE DES CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE 2008-2012

2.1 QUI ?

Le graphique ci-dessous montre la part de victimes (tués + blessés) de chaque classe d'âge, en comparaison avec la part de ces mêmes classes d'âge dans la démographie de Saint-Lô.



On observe une part plus importante de victimes chez les 18-24 ans (23%), alors que cette classe d'âge ne représente que 12 % de la population saint-loise. On remarque un écart important également chez les 14-17 ans entre victimes et poids démographique, mais la part dans l'accidentologie (8%) est plus faible qu'au niveau départemental (13 %) et ne constitue pas vraiment un enjeu de sécurité routière à l'échelle de la ville.



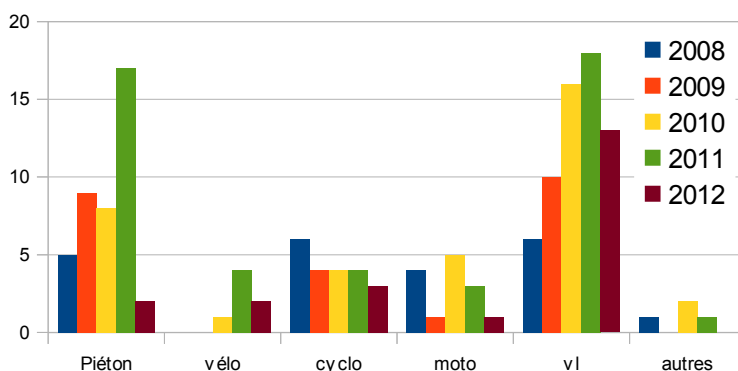
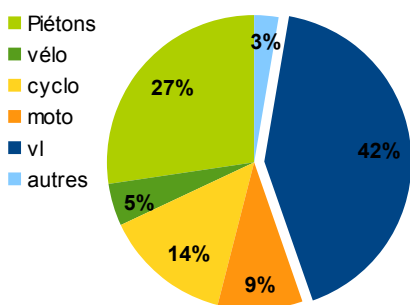
Comme cela a été mentionné au paragraphe 1 de la présente étude, entre 2008 et 2012, le nombre de victimes a fortement évolué sur la période avec, une forte augmentation du nombre de victimes en 2010 puis en 2011.

Cette augmentation en 2011 n'est pas enregistrée dans toutes les classes d'âge et le nombre de victimes par année est particulièrement fluctuant ce qui ne permet pas de dégager une tendance sur cinq ans.

Comme pour l'ensemble du département, les jeunes sont particulièrement exposés aux risques routiers, principalement les 18-24 ans.

2.2 QUEL MODE DE DÉPLACEMENTS ?

Les graphiques ci-dessous montrent la part des victimes d'accidents corporels selon le mode de déplacement et leur évolution sur la période 2008-2012.



Les véhicules légers, les plus nombreux en circulation, font le plus de victimes. Au cours des cinq années d'étude, le nombre de victimes dans un VL a augmenté progressivement jusqu'en 2011 avant de baisser en 2012 (en moyenne, 13 victimes par an).

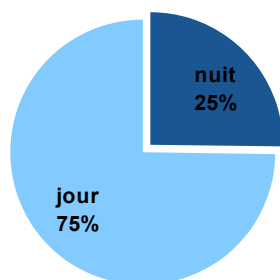
Les piétons représentent la deuxième catégorie la plus impliquée (27 %), très au-dessus de la part départementale. En moyenne, on enregistre 8 victimes piétons par an mais on note qu'en 2011, année de la forte hausse du nombre global de victimes, le nombre de victimes à pied était identique à celui des victimes en voiture.

La part des victimes de deux-roues motorisés est de 23 %, soit 5 points de moins qu'au niveau départemental et ne constitue pas un enjeu particulier pour la ville de Saint-Lô. Le nombre de victimes est un peu plus important à cyclo (4 victimes en moyenne par an) qu'à moto (3 en moyenne).

Les autres catégories (vélos, poids-lourds, tracteurs et autres modes de transport) sont peu représentées dans l'accidentologie locale.

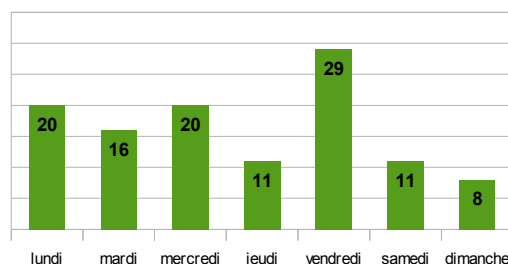
La part de victimes piétons est très supérieure à la part départementale et constitue un enjeu pour la ville de Saint-Lô.

2.3 QUAND ?



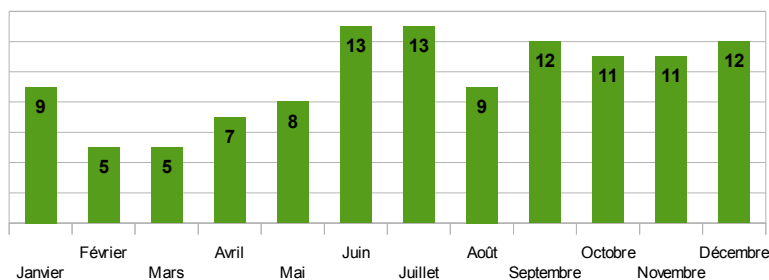
A Saint-Lô, les accidents sont plus nombreux le jour, avec un pic important (40 %) entre 15h et 18h.

On observe un pic d'accidents les vendredis et à l'inverse, on en enregistre très peu les dimanches.



Répartition des accidents selon les mois

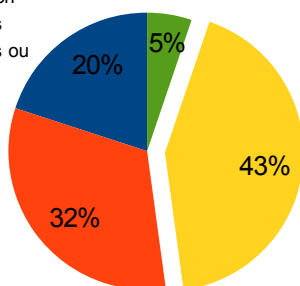
La ville de Saint-Lô enregistre en moyenne 10 accidents par mois, avec un pic atteint en juin et juillet, et globalement, un nombre plus élevé d'accidents au second semestre.



2.4 DANS QUELLES CIRCONSTANCES ?

Nombre de véhicules impliqués et type de collision entre les différents véhicules impliqués

- 1 véhicule seul
- 1 véhicule contre piéton
- 2 véhicules
- 3 véhicules ou plus



	vélo	cyclo	moto	vl	autres
vélo	0				
cyclo	0	0			
moto	0	0	0		
vl	6	17	10	19	
autres	0	2	0	4	0
piétons	1	0	0	33	1

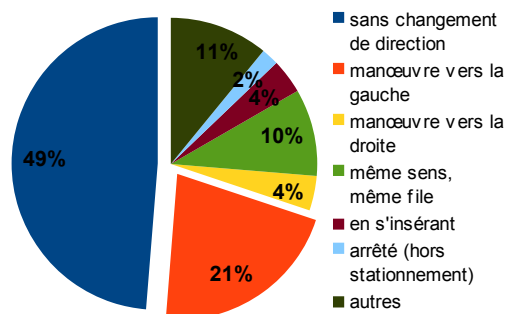
43 % des accidents résultent d'une collision entre deux véhicules. Dans ce cas, il s'agit le plus souvent d'une collision entre deux VL ou entre un VL et un cylo.

32% des accidents impliquent un véhicule (très majoritairement un VL) contre un piéton.

Manœuvre principale des véhicules avant accident

49 % des accidents se produisent alors que les véhicules ne changent pas de direction (perte de contrôle, piéton renversé,...) ;

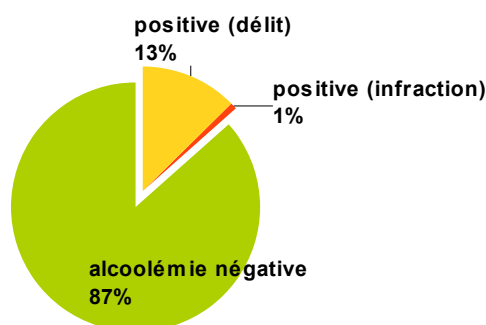
21 % des accidents ont lieu lors d'une manœuvre vers la gauche (tourne à gauche, changement de file, dépassement,...) ;



2.5 COMPORTEMENT DES USAGERS

→ Accidents et alcool

13 % des accidents corporels se sont produits alors qu'un usager présentait un taux d'alcoolémie positif. Ce chiffre est stable par rapport aux études précédentes et inférieur à la part départementale (16%).



→ Accidents et vitesse

La part d'accidents dus à une vitesse excessive est difficile à déterminer. En effet, au moment de l'accident, la vitesse réelle des véhicules est inconnue. Cette donnée est connue après témoignage ou expertise mécanique, mais pas répertoriée dans la base de données.

Une partie du comportement des usagers vis-à-vis de la vitesse peut être déterminé par l'analyse des chiffres enregistrés par les radars automatiques.

A Saint-Lô, il n'existe pas d'équipement fixe mais les services de police de Saint-Lô possède à un équipement mobile. Le nombre d'infractions relevées par ce radar mobile est passé de 6 000 en 2008 à 9 000 en 2012.

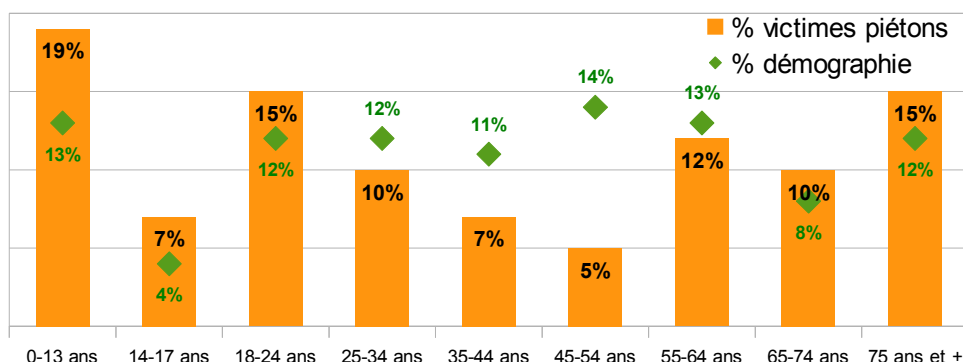
3. ANALYSE COMPLÉMENTAIRE

Au vu des chiffres de l'accidentologie, on observe :

- un nombre important d'accidents piétons ;
- un sur-risque important chez les 18-24 ans.

Concernant l'accidentologie des piétons :

Le graphique ci-dessous montre un sur-risque par rapport à la démographie de Saint-Lô chez les jeunes, et notamment chez les moins de 14 ans, ainsi que chez les seniors. En revanche, les classes d'âge regroupant majoritairement les actifs sont relativement épargnées. Ces résultats reflètent les habitudes de modes de déplacement à Saint-Lô où la voiture est très présente pour les trajets quotidiens des actifs et où les piétons sont principalement des jeunes (pour les trajets domicile / établissements scolaires ou loisirs) ou des retraités.



77% des accidents de piétons ont lieu alors que le piéton traverse la chaussée et dans ce cas,

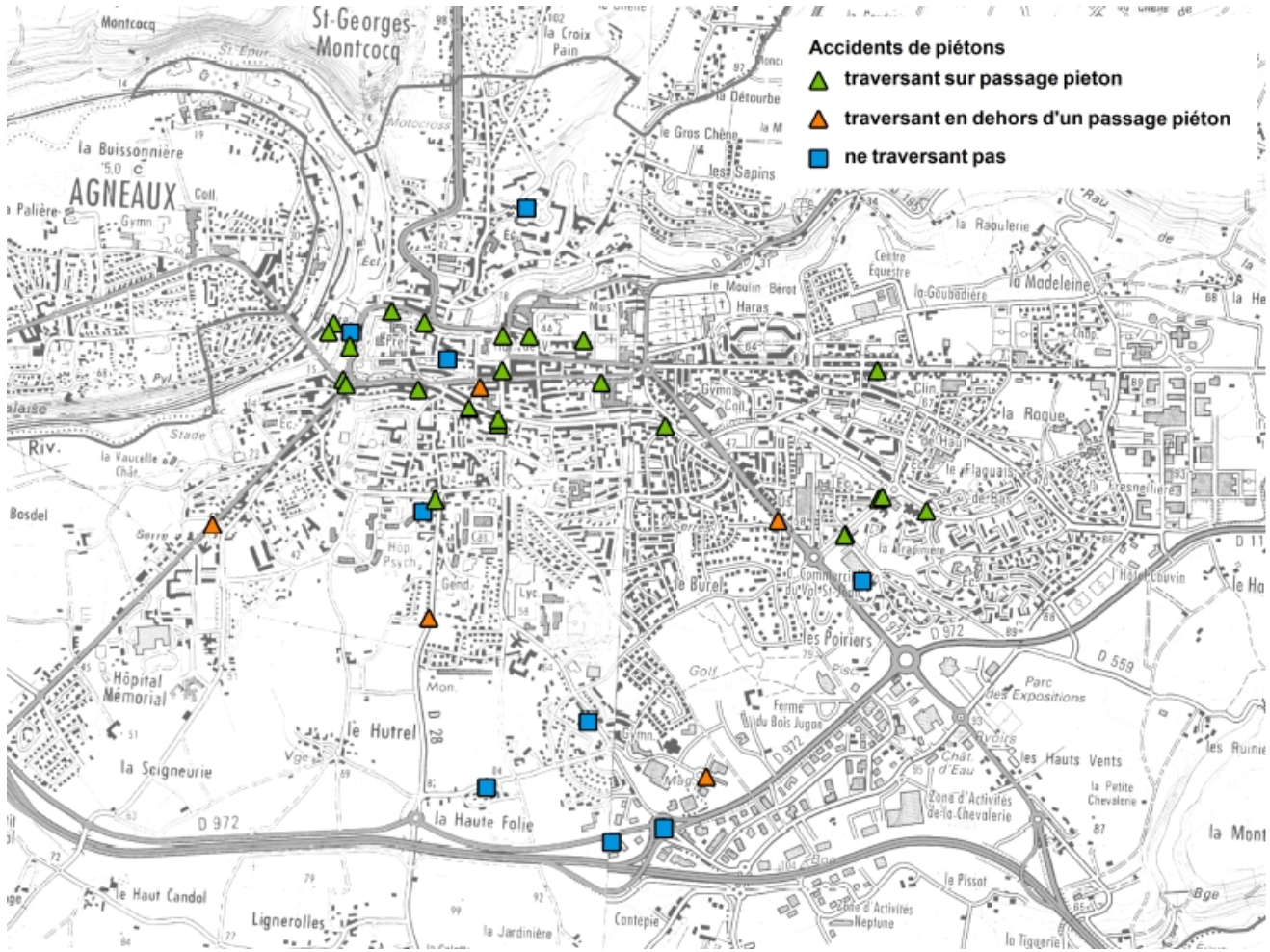
- 83% d'entre eux ont lieu sur un passage piéton ;
- dans un accident, le piéton a été renversé en dehors d'un passage piéton alors qu'il y en avait un à moins de 50 mètres ;
- dans 4 accidents, le piéton a été renversé sur une chaussée dépourvue de passage piéton.

72% des accidents avec piétons ont lieu le jour, sans créneau horaire particulier et 92% par temps sec.

La carte ci-après montre la répartition des accidents ayant impliqués au moins un piéton, selon que celui-ci traversait sur ou en dehors d'un passage piéton ou qu'il ne traversait pas (piéton étant sur la chaussée le long de la voie, sur un parking, etc.).

La moitié des accidents est regroupée dans le centre-ville de Saint-Lô, très majoritairement sur des passages piétons, mais on enregistre jamais deux accidents au même endroit.

L'autre moitié des accidents avec piétons est disséminée dans des quartiers en périphérie et là, ils ont souvent lieu alors que le piéton ne traverse pas la chaussée.

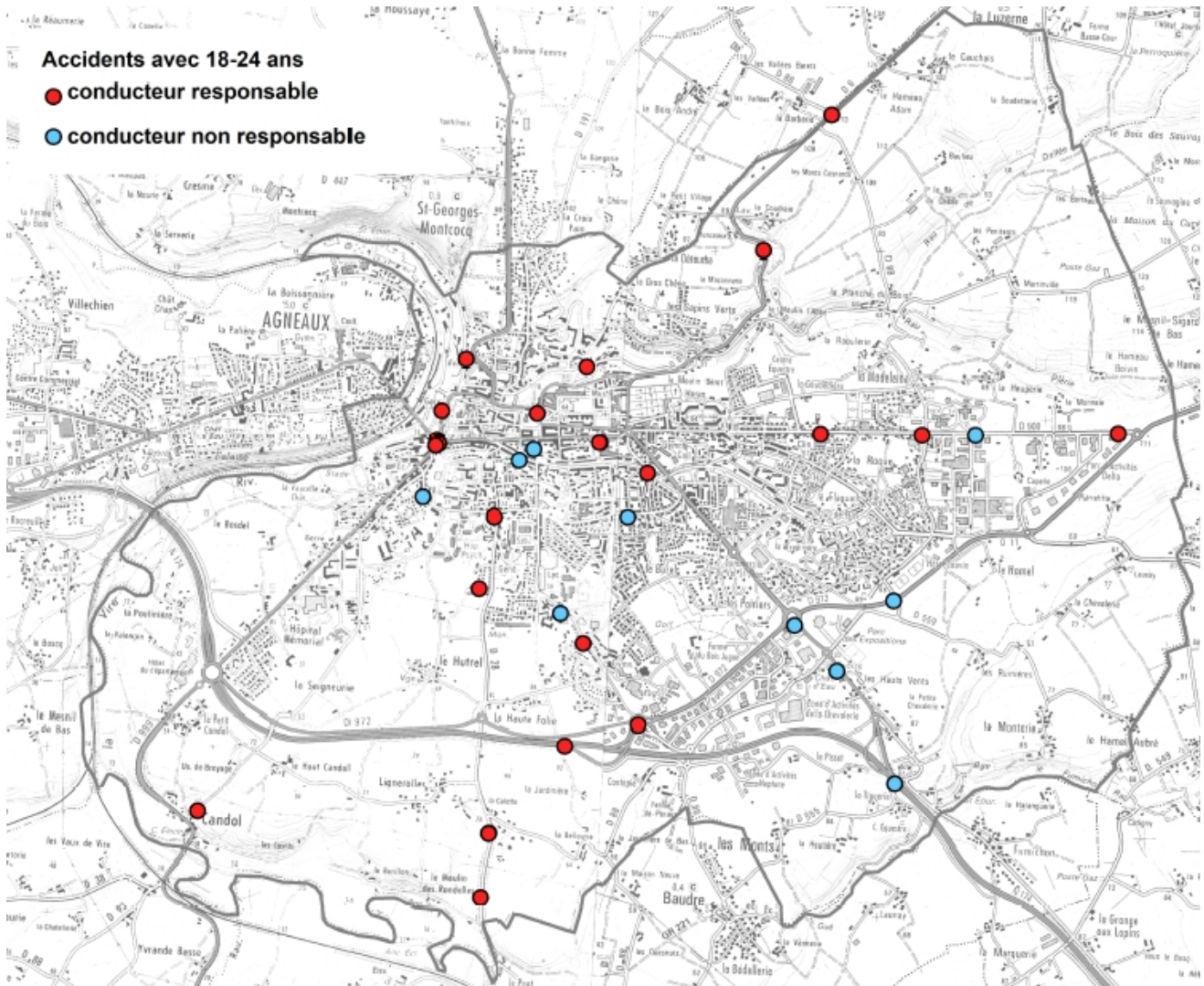


Concernant l'accidentologie chez les jeunes de 18-24 ans,

67% des accidents ont lieu de jour, sans créneau horaire particulier et 77% par temps sec.

64% des 18-24 ans impliqués dans un accident sont des conducteurs, 26% des passagers et 10% des piétons. Parmi les conducteurs impliqués, 70% sont responsables de l'accident.

La carte ci-dessous montre les accidents ayant impliqué au moins un jeune conducteur, responsable de l'accident ou non. La répartition des accidents est diffuse sur l'ensemble de la ville, sans point noir. On enregistre toutefois trois accidents sur la RD28, trois accidents au rond-point du 6 juin et trois accidents route de Paris avec un jeune responsable.



4. CONCLUSION

L'étude sur cinq ans menée sur la ville de Saint-Lô montre une accidentologie chez les 18-24 ans toujours fortement marquée, ainsi qu'une accidentologie importante avec piéton, sans zonage géographique particulier pour chacune des catégories.

Les jeunes restent fortement impliqués dans les accidents et il convient de continuer les actions de sensibilisation au risque routier dans les établissements scolaires.

Concernant les accidents avec piétons, il convient d'être vigilant sur l'ensemble des aménagements existants et pour les futures réalisations afin que les piétons restent toujours visibles à l'approche des passages piétons.